Deutscher Bundestag **Drucksache 17/632**

17. Wahlperiode 03. 02. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/468 –

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Hinterlandanbindung einer Festen Fehmarnbeltquerung

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach dem Austausch der Ratifizierungsurkunden zwischen deutscher und dänischer Regierung zum Staatsvertrag für das Vorhaben einer Festen Fehmarnbeltquerung wird der Vertrag Mitte Januar 2010 rechtskräftig.

Im Vertrag heißt es unter anderem zur Schienenhinterlandanbindung: „Die Bundesrepublik Deutschland ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung eine ausreichende Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden sicherzustellen. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein.“ (Artikel 5 Absatz 2).

Einschränkend ist allerdings festzuhalten, dass diese Festlegungen im Staatsvertrag in Zusammenhang mit Artikel 5 Absatz 4 zu sehen sind, wo es heißt: „Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen in Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.“

Gegenwärtig laufen die Planungen der DB Netz AG zur Festlegung einer optimalen Schienentrasse zwischen Bad Schwartau und Puttgarden. Sie haben die Bevölkerung der touristisch geprägten Gemeinden an der Lübecker Bucht, Bad Schwartau, Ratekau, Großenbrode und der Stadt Fehmarn in hohem Maße beunruhigt. Sie befürchten, dass der von der DB Netz AG für 2025 prognostizierte Bahnverkehr von 210 täglichen Zügen (davon 150 Güterzügen), insbesondere wegen der damit verbundenen Lärmbelastung, zu erheblichen Einkommensverlusten im Tourismusbereich führen wird.

Der Landrat des Kreises Ostholstein, Reinhard Sager, hat in einem Schreiben vom 24. November 2009 den Vorschlag einer „Betroffenheitsanalyse“ ge-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 2. Februar 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

macht, mit der die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Schienenhinterlandanbindung ermittelt werden sollen.

Die Landesregierung hat eine Beteiligung an den Kosten dieses Gutachtens abgelehnt. Hierbei stellt sich die Frage nach der Zuständigkeit für die durchzuführende Wirtschaftlichkeitsüberprüfung des Teilprojektes.

In Abschnitt 7.2.3 des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu den internationalen Bahnprojekten ist das Projekt mit dem Vermerk aufgelistet: „Zum Ausbau dieser Strecken ist es daher erforderlich, eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Nachbarland zu treffen sowie die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus nachzuweisen“ (S. 58). Soweit noch nicht erfolgt, muss das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Schienenhinterlandanbindung daher noch einen Wirtschaftlichkeitsnachweis erbringen.

Laut Auskunft von Dr. Jost de Jager, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, in einem Gespräch am 3. Dezember 2009 mit Vertretern der Region, sei die Wirtschaftlichkeitsüberprüfung für die Schienenhinterlandanbindung bereits erfolgt. Eine solche Studie liegt jedoch nicht öffentlich vor.

1. Wurde bereits eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Projekt durchgeführt?

Ja

Wenn ja,

a) wann, und durch wen wurde sie erstellt;

Die Studie wurde im Juni 2006 von der BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH erstellt.

b) wie viel hat sie gekostet;

Zu den Kosten der Studie kann keine Angabe gemacht werden. Die Vertragskonditionen sind eine interne Angelegenheit zwischen den Vertragspartnern.

c) wo bekommt wer Einsicht in diese Studie;

Die Studie liegt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor.

d) zu welchem Preisstand wurden die Baukosten der Hinterlandanbindung bewertet, und welche Kostenveränderungen ergeben sich hierzu aus heutiger Sicht;

Die Bewertung wurde mit Investitionskosten zum Kostenstand 2002 durchgeführt. Die im Rahmen der jetzt erfolgten vereinfachten Vorentwurfsplanung geschätzten Gesamtkosten des Endausbaus übersteigen den Betrag der Studie nicht.

e) wurden die Vorzugstrasse und die Alternativtrassen hinsichtlich ihrer negativen Auswirkungen auf die Region unterschiedlich bewertet;

f) wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse dieser Untersuchung, und welche Konsequenzen leitet sie hieraus ab;

Die Fragen 1e und 1f werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Studie wurden die aus dem Bundesverkehrswegeplan vorgegebenen Maßnahmen bewertet. Trassenalternativen werden im Rahmen der Vorentwurfsplanung untersucht. Das durch die Studie ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis ist positiv. Die nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung geforderte Wirtschaftlichkeit ist somit nachgewiesen.

g) müssen für die Auswahl der Trassenvarianten noch weitere wirtschaftliche Evaluierungen erfolgen, und wessen Aufgabe wäre dies?

Wenn nein,

h) warum nicht;

i) bis wann sollen die Ergebnisse dieser Studie vorliegen?

Die Fragen 1g, 1h und 1i werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung alternativer Trassenvarianten erfolgt im Rahmen der Vorentwurfsplanung durch den Planungsträger.

2. Wird bzw. wurde bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 angewandt (Begründung)?

   Wenn nein, welche Methodik wurde bzw. wird warum angewendet?

Ja. Das Vorhaben ist als internationales Projekt im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten.

3. Wird bzw. wurde die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von der Bundesregierung oder der Deutschen Bahn AG durchgeführt (Begründung)?

Es wird auf die Antworten zu Frage 1 verwiesen.

4. Welche Verkehrsprognosen werden bzw. wurden der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zugrunde gelegt (Begründung)?

Die Planfallmaßnahmen wurden auf Basis der Verkehrsprognose 2015 bewertet. Angewandt wurde das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entwickelte BVU-WIZUG-Verfahren für die Umlegung der Güterverkehre mit und ohne Ausbau. Die Bewertung erfolgte nach dem für die Bundesverkehrswegeplanung entwickelten Bewertungsverfahren.

a) Welche Auswirkungen haben die Veränderungen der Verkehrsströme aufgrund der Weltwirtschaftskrise auf die kurz-, mittel-, und langfristigen Verkehrsprognosen?

Zu den Veränderungen der Verkehrsströme im Bereich der Bedarfsplanprojekte aufgrund der Finanzkrise sind dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aktuell keine belastbaren Prognosen bekannt.

5. Werden bzw. wurden auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen (insbesondere Wertverlust von Immobilien entlang der Trasse sowie Umsatzrückgänge im Tourismus) der Schienenhinterlandanbindung für die Region ermittelt?

   a) Wird dabei der Status quo als Beweissicherungsverfahren im Rahmen einer Betroffenheitsanalyse einbezogen?

Nein

6. Bis wann wird die DB Netz AG die Planungsergebnisse zum Trassenverlauf dem Deutschen Bundestag und der Öffentlichkeit vorlegen?

Die DB Netz AG wird ihre Vorzugsvariante voraussichtlich im Frühjahr 2010 der Bundesregierung vorlegen.

   a) Was haben diese Planungen gekostet?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die DB Netz AG mit der vereinfachten Vorentwurfsplanung (vVEP) (Leistungsphase 1 und anteilig 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) beauftragt. Da zusätzlich TEN-EU-Planungsmittel (TEN: Transeuropäische Netze) zur Verfügung gestellt wurden, kann die Planung bis zur Baureife erfolgen. Die Abrechnung der Kosten erfolgt über das gesetzlich zu erbringende Testat und steht noch aus.

7. Wie lauten die aktuellen Kostenschätzungen der favorisierten Trassenvariante sowie der übrigen geplanten Varianten?

Der zweigleisige Ausbau zwischen Bad Schwartau und Puttgarden mit Elektrifizierung wird nach den Ergebnissen der vVEP 817 Mio. Euro (Preisstand 2009) kosten.

Es wurden darüber hinaus zwei Umfahrungsvarianten betrachtet. Hier belaufen sich die Kosten auf 195 Mio. Euro bzw. 231 Mio. Euro.

   a) Um welchen Betrag weichen diese von dem Planungsstand ab, der bei Unterzeichnung des Staatsvertrages vorlag?

   b) Ab welcher Summe bewertet die Bundesregierung dies als eine wesentliche Kostensteigerung im Sinne des Staatsvertrages?

Die Fragen 7a und 7b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtkosten des Endausbaus übersteigen den mit Stand 2002 geschätzten Betrag der Studie nicht.

8. Wie werden die Kosten der Trassenvarianten zwischen DB Netz AG, Bund und Land aufgeteilt?

Die Bundesregierung finanziert im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die zuwendungsfähigen Kosten der Hinterlandanbindung gemäß dem Bundesschienenwegeausbaugesetz.

9. Welche Kosten auch hinsichtlich Bahnübergängen und Lärmschutz kommen auf welche Kommunen entlang der Trasse in welcher Höhe zu?

Die anteilige Finanzierung der Bahnübergänge regelt das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Die genauen Kosten – auch für notwendige Lärmvorsorgemaßnahmen – können derzeit noch nicht im Einzelnen beziffert werden.

10. Welche Gründe sprechen außer den Kosten für die Vorzugsvariante, und welche Gesichtspunkte neben den Kosten wurden darin berücksichtigt?

Nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung muss sich die Bundesregierung an die Maßgaben der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit halten.

11. Ist die Bundesregierung bereit, Mehrkosten für eine die Region weniger belastende Trassenführung gegenüber einer Ertüchtigung der derzeitigen Trasse zu übernehmen?

    a) Wenn ja, in welcher Höhe?

    b) Wenn nein, warum nicht?

12. Ist die Bundesregierung bereit, über die gesetzlichen Minimalvorgaben hinausgehende Kompensationsmaßnahmen entlang der Trasse finanziell zu unterstützen?

    a) In welcher Höhe wird sie sich beteiligen, und was für Kompensationsmaßnahmen können damit erreicht werden?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Belastungen der Bevölkerung werden im Rahmen der Projektplanung ermittelt und ebenso diejenigen Maßnahmen, die geeignet sind, die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte einzuhalten. Über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehende Maßnahmen kann die Bundesregierung wie oben dargelegt nicht finanzieren. Maßgeblich ist der Planfeststellungsbeschluss.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333